BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok II Nr.10 Przedruk dozwolony z podaniem źródła Listopad r. 1946

Obroty towarowe w portach Gdańska i Gdyni w październiku 1946r.-

[illegible]) Morskie obroty towarowe w Gdańsku i Gdyni w miesiącu sprawozdawczym w wysokości 694.741,1 ton wykazują minimalny spadek w porównaniu z poprzednim miesiącem (o 10.000 ton).

Spadek ten silniej jeszcze niż poprzedniego miesiąca zaznaczył się jednak tylko w imporcie, którego wysokość wynosi 206.011,4 ton, tj. o 5% mniej niż w miesiącu poprzednim. Wywóz natomiast wrócił do poziomu poprzednich miesięcy, osiągając 488.729,7 ton, tj. prawie o 15% więcej niż w poprzednim miesiącu. W ten sposób w miesiącu sprawozdawczym stosunek między przywozem a wywozem, utrzymujący się w bieżącym roku mniej więcej stale w proporcji 40 - 41% przywozu i 59-60% wywozu, uległ przesunięciu, wykazując najniższy w br. udział przywozu w wysokości 21% łącznych obrotów towarowych.

Podział przeładunków między obu portami utrzymuje się nadal proporcjonalnie, mniej więcej po połowie. W miesiącu sprawozdawczym miała Gdynia przewagę w przywozie (55%), za to w wywozie udział Gdańska w wysokości 53% wyrównał tę różnicę. Powyższe ilustruje następująca tabelka.

	Gdynia	Gdańsk	Razem	Od pocz. roku
Przywóz	113.910,3	92.101,1	206.011,4	2.458.091,9
Wywóz	227.583,0	261.146,7	488.729,7	4.104.639,7
Razem:	341.493,3	353.247,8	694.741,1	6.562.731,6
Poprz.miesiąc	352.483,9	352.448,3	404.392,2	5.867,990,5
Październ.1945	116.166,4	77.523,8	193.690,2	570.186,3

P r z y w ó z

	Towary UNRRA w tonach	Towary inne w tonach	Razem
I.Wytw.rośl,	33.290,9	602,1	33.893,0
II.Wytw.zwierzęce	2.201,6	2.647,8	4.849,4
III.Wytw.mineralne	210,8	124.447,3	124.658,1
IV.Woski, tłuszcze	6,8	12,0	18,8
V.Przetw.spoż. i tyton.	13.648,4	472,4	14.120,8
VI.Przetw.chemiczne	9.902,9	293,5	10.196,4
VII.Skóry, futra	77,9	9,6	87,5
VIII.Surowce włók.	539,4	665,5	1.204,9
IX.Kauczuk	211,0	0,6	211,6
X.Drewno, przetw.	98,3	6.057,0	6.155,3
XI.Papier	7,0	835,7	842,7
XII.Wyroby kamienne	-	29,6	29,6
XIII.Wyroby metalowe	2.954,5	2.522,7	5.477,2
XIV.Maszyny	1.837,7	328,5	2.166,2
XV.Środki transportowe	725,9	628,5	1.354,4
XVI.Wagi, narzędzia	84,9	39,6	124,5
XVII-XX.Różne	235,5	385,5	621,0
Razem:	66.035,5	139.977,9	206.011,4
w poprzd.miesiącu	117.911,1	161.429,6	279.340,7
od początku roku	1.453.949,6	1.004.142,3	2.458.091,9



Druk. Polska pod Zarz. Państw. Nr 1, Bydgoszcz — 2023

Poza wymienionymi towarami przybyło jeszcze:

	w mies.spraw.	w mies.poprz.	od pocz.roku
koni	4.55o szt.	24.81o szt.	1o1.143 szt.
bydła	4 "	188 "	14.424 "
trzody	1 "	18 "	22 "
świń	19 "	45 "	71 "
zwierząt futerkowych	42 "	36 "	8o "
[illegible]w	2 "	8 "	1o "
ptactwa	3.811 "	24.92o "	193.863 "
[illegible]	1 "	1 "	2 "

W porównaniu z poprzednim miesiącem transporty UNRRA zmniejszyły si[illegible] %. Udział towarów UNRRA w przywozie spada do 32% tj. o 10% mniej niż [illegible]iesiącu poprzednim. Jest to najniższa cyfra w bieżącym roku. Udział [illegible] zawsze przekraczał, a często znacznie, połowę ogólnego przywozu prz[illegible] (z wyjątkiem lipca, rekordowego miesiąca dla przywozu towarów w [illegible] umów handlowych) i osiągnął w kwietniu najwyższy swój poziom w wy[illegible]ości 77% ogólnego przywozu. W związku z likwidowaniem się dostaw UNRRA należy się spodziewać dalszego ich spadku, jakkolwiek nie jest wykluczo[illegible], że w najbliższym czasie przyjść może krótka faza wzrostu cyfr przeła[illegible]unkowych UNRRA, wobec ukończenia strajku marynarzy amerykańskich, gdy przybędą statki, które naładowano już dawniej, a zatrzymane były w por[illegible]ch amerykańskich z tego powodu.

W y w ó z (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem	Od pocz.roku
I.Wytw.rośl.	66,5	–	66,5	163,7
II.Wytw.zwierzęce	–	–	–	57,5
III.Wytw.mineralne	221.847,2	26o.883,2	482 .73o,4	4.o59.1o7,3
[illegible].Przetw.spoż.tyton.	182,o	–	182,o	413,9
[illegible].Przetw.chem.	664,5	263,5	928,o	13.53o,[illegible]
[illegible]II.Sur.włók.	311,7	–	311,7	648,8
[illegible].Drewno, przetw.	12,1	–	12,1	184,4
[illegible]I.Papier	1,6	–	1,6	369,[illegible]
[illegible]II.Wyr.kamienne	76,6	–	76,6	954,[illegible]
[illegible]II.Wyr.metalowe	4.398,9	–	4.398,9	28.342,[illegible]
[illegible]V.Maszyny	o,7	–	o,7	71,[illegible]
[illegible].Środki transp.	9,3	–	9,3	585,4
[illegible] Wagi, narzędzia	1,o	–	1,o	66,[illegible]
[illegible]I-XX. Różne	1o,9	–	1o,9	143[illegible]
Razem	227.583,o	261.146,7	488.729,7	4.1o4.639,[illegible]
[illegible] poprz.mies.	2oo.589,6	225,oo1,9	425.591,5	
[illegible] pocz.roku	1.929.466,8	2.175.172,9	4.1o4.639,7	

W wywozie nastąpiła zwyżka w porównaniu z miesiącem poprzednim o [illegible] [illegible]yżka ta daje się zauważyć zarówno w odniesieniu do węgla i koksu, jak [illegible] innych grup, zwłaszcza metali i wyrobów z nich, sody, tkanin i farb do [illegible]wecji i Danii. Należy również wspomnieć o wywozie naszych wyrobów goto[illegible]ch, jak mebli, które wywieziono w miesiącu sprawozdawczym do Anglii, [illegible]andii i Stanów Zjednoczonych, oraz cukierków do Szwecji.

Wywóz węgla i koksu w październiku przez porty Gdańsk i Gdynię według [illegible]ajów przeznaczenia.-(BIM)

Kraj przeznaczenia	październik ton	od pocz.roku ton
Szwecja	232.48o,6	1,769.133,4
Dania	73.947,1	566.768,7
Norwegia	41.87o,o	266.391,2
Finlandia	4o.oo2,4	466,oo9,6
Z.S.R.R.	29.389,5	455.o35,4
Francja	17.779,5	134.632,o
Islandia	5.234,o	26.599,o
Niemcy	–	1.o24,[illegible]
Razem:	44[illegible].7o3,1	3.685.593,[illegible]
[illegible] poprz.mies.	383.414,1	3.244.89o,2

Załadunek bunkru wg bander przez porty Gdańsk i Gdynię w październiku 1946r.- (BIM)

Bandera	Gdynia	Gdańsk	Razem	Od pocz.roku
szwedzka	4.545,3	5.996,4	10.541,7	86.518,1
duńska	1.740,3	2.642,5	4.382,8	34.293,4
polska	2.820,5	984,6	3.805,1	20.938,6
sowiecka	730,5	-	730,5	16.925,0
norweska	1.605,4	1.306,6	2.912,0	23.992,6
angielska	501,0	25,0	526,0	5.354,4
francuska	311,0	278,0	589,0	5.787,5
fińska	1.774,0	1.344,2	3.118,2	47,908,3
kanadyjska	-	-	-	513,0
panamska	-	-	-	958,0
holenderska	-	-	-	632,0
irlandzka	-	-	-	197,0
grecka	-	-	-	544,0
Razem:	14.028,0	12.577,3	26.605,3	244.561,9
w mies.poprz.	16.225,0	11.350,6	27.575,5	217.956,6

Ruch statków morskich w Gdyni i Gdańsku w październiku 1946r.- (BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszły przez porty Gdynia i Gdańsk 763 statki o łącznej pojemności 754.950 ton. Z tego weszło 387 statków o pojemności 386.723 ton (w mies.poprz. 425 statków o pojemności 439.062 NRT). Do Gdyni weszły 203 jednostki o pojemności 215.458 NRT (239 statków o pojemności 224.846 NRT), do Gdańska zaś 184 statki o pojemności 171.265 NRT (186 statków o pojemności 214.216 NRT). Wyszło razem 376 statków o pojemności 368.227 NRT (424 statki o pojemności 423.085 NRT). Z tego z Gdyni wyszły 192 statki o pojemności 184.252 NRT (241 statków o pojemności 214.118 NRT), z Gdańska 184 jednostki o pojemności 183.975 NRT (183 o pojemności 208.967 NRT).

Ogółem do obu portów weszło statków wg bander

Bandera	Ilość statków	Pojemność w NRT
szwedzka	197	122.218
amerykańska	19	85.459
norweska	32	48.781
duńska	49	41.879
polska	26	29.170
fińska	30	26.604
angielska	6	11.102
sowiecka	11	9.298
francuska	4	5.896
kanadyjska	1	4.288
aliancka	7	1.725
holenderska	5	293
Razem:	387	386.723
w mies.poprz.	425	439.062
od pocz.roku	3.834	4.126.588

Ruch pasażerski w Gdańsku i Gdyni w lipcu, sierpniu, wrześniu, październiku 1946r.- (BIM) x)

P r z y j a z d (ilość osób)

K r a j	lipiec Gdynia	lipiec Gdańsk	sierpień Gdynia	sierpień Gdańsk	wrzesień Gdynia	wrzesień Gdańsk	październik Gdynia	październik Gdańsk
Anglia	53	3691	55	1601	5	1185	52	1095
Szwecja	357	1	938	2	489	1	382	1
Belgia	19	–	–	–	–	–	16	–
Dania	5	8	1	12	181	2	2	3
Norwegia	1	1	2	–	–	–	–	–
Finlandia	1	–	–	–	–	–	–	–
Z.S.R.R.	1	–	1	–	–	–	–	–
Francja	–	–	–	–	–	1	–	–
Niemcy	14	–	182	–	167	–	23	–
Stany Zjedn.	6	3	269	–	2	2	115	–
Razem:	457	3704	1448	1615	843	1191	590	1099
Razem Gdańsk-Gdynia	4161		3063		2035		1689	
od pocz.roku	71978		75041		77076		77665	

W y j a z d (ilość osób)

K r a j	lipiec Gdynia	lipiec Gdańsk	sierpień Gdynia	sierpień Gdańsk	wrzesień Gdynia	wrzesień Gdańsk	październik Gdynia	październik Gdańsk
Anglia	47	2	21	–	1	29	22	–
Szwecja	251	–	595	–	291	–	488	–
Belgia	–	–	–	–	–	–	–	–
Dania	1	4	3	6	1	6	2	7
Norwegia	–	–	–	–	2	–	–	–
Finlandia	4	–	1	–	–	–	–	–
Z.S.R.R.	12	–	11	–	–	–	–	–
Francja	–	1	–	2	–	1	–	–
Niemcy	–	–	–	–	–	–	–	–
Holandia	–	–	3	–	–	–	–	–
Stany Zjedn.	16	2	5	12	2	–	7	12
Razem:	331	9	639	20	297	36	519	19
Razem Gdynia Gdańsk	340		659		333		538	
od pocz.roku	2923		3582		3915		4453	

Obrót towarowy Gdańska i Gdyni z wnętrzem kraju drogą wodną w miesiącu październiku 1946r.-(BIM)

P r z y w ó z

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od p.roku ton
Art. tw.rośl.	–	–	–	280,7
Art. wytw.chemiczne	–	606,0	606,0	1.779,0
Różne	–	–	–	308,5
Razem:	–	606,0	606,0	2.368,2
mies.poprz.	–	–	–	1.762,2
od pocz.roku	143,7	2.224,5	2.368,2	

---

x) Zob.nr.6 B.I.M. str.4: Ruch pasażerski za czerwiec.

W y w ó z :

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od pocz.roku ton
I.Wytw.rośl.	830,9	-	830,9	6.109,2
II.Wytw.zwierz.	1.612,8	-	1.612,8	3.850,1
V.Przetw.spoż.	186,3	847,3	1.033,6	29.324,6
VI.Przetw.chem.	-	-	-	694,7
VII.Skóry, futra	-	-	-	239,7
VIII.Wyrob.włók.	-	-	-	695,8
IX.Wyr.gumowe	-	-	-	225,5
X.Drewno i wyroby	-	1.257,0	1.257,0	5.471,5
XIII.Wyroby metalowe	-	-	-	867,1
Różne	668,3	-	668,3	1.474,4
Razem:	3.298,3	2.104,3	5.402,6	48.952,6
w poprz.mies.	4.408,5	3.355,3	7.763,8	43.550,0
od pocz.roku	30.777,1	18.175,5	48.952,6	

Ruch statków śródlądowych na Wiśle w październiku 1946r.-(BIM)

w e s z ł o barek.

	Gdynia ilość	Gdynia ładowność	Gdańsk ilość	Gdańsk ładowność	Razem ilość	Razem ładowność
w mies.sprawozd.	35	10.939	64	20.179	99	31.118
w mies.poprz.	57	17.827	54	16.343	111	34.170
od pocz.roku	304	93.721	398	126.473	702	220.194
w y s z ł o						
w mies.sprawozd.	27	8.742	53	15.401	80	24.143
w mies.poprz.	42	13.513	83	26.349	125	39.862 x)
od pocz.roku	273	85.157	311	85.914	584	171.071

Polsko-węgierska komunikacja towarowa tranzytem przez Czechosłowację.-(BIM) Jedną z donioślejszych powojennych polskich umów komunikacyjnych jest umowa z Czechosłowacją i Węgrami dla przewozu towarów między Polską a Węgrami tranzytem przez Czechosłowację.

Na tej podstawie z ważnością od 1 sierpnia 1946r. węgierskie koleje państwowe, Polskie Koleje Państwowe oraz czechosłowackie Koleje państwowe przyjmują we wspomnianej wyżej komunikacji do przewozu towary na zasadzie Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z dnia 23 listopada 1933r. wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującymi od 1 października 1938r. oraz nowymi odchyleniami i uzupełnieniami.

Według tej umowy dopuszczalne jest tylko nadawanie całowagonowych przesyłek towarowych zwyczajnych w granicach istniejących możliwości przywozowych i ruchowych.

W tej chwili przewóz może odbywać się przez następujące przejścia graniczne: a) punkty graniczne polsko-czechosłowackie: Zebrzydowice-Petrovice u Bohumina, Międzylesie - Lichkov, b) punkty graniczne czechosłowacko - węgierskie. Parkan-Szob, Filakovo-Somoskőujfalu, Linhartovce - Banreve; Slovenske Nove Mesto - Satiraljaujhely.

Podstawą obliczenia za dany towar są taryfy wewnętrzne z jednej strony polskich kolei, a z drugiej strony wewnętrzne taryfy czechosłowackie i węgierskie oraz droga przewozu.

---

x) w poprzednim numerze B.I.M. cyfry niniejsze należy poprawić wedle powyższych.

W opłacaniu kosztów przewozu stosuje się zasady następujące: a) komunikacja Polska - Węgry i Węgry - Polska: koszta przewozu do punktu granicznego państwa eksportującego winny być opłacone przez nadawcę a od tego punktu granicznego do stacji przeznaczenia - przez odbiorcę; b/ komunikacja polskie porty morskie (Gdynia - Gdańsk) - Węgry i Węgry - polskie porty morskie (Gdynia - Gdańsk): koszty przewozu, wynikające z przewozu przez Polskę, Czechosłowację i Węgry winny być opłacone na Węgrzech. Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

Analizując powyższą umowę trzeba stwierdzić, że przewozy już mogą odbywać się na podstawie obowiązujących wewnętrznych taryf. Najważniejszym jednak momentem tej umowy jest to, że stwarza ona podstawę do wprowadzenia w życie taryfy związkowej jak również taryfy tranzytowej z uwzględnieniem przede wszystkim przewozów przez polskie porty morskie. Wprowadzenie taryfy związkowej ożywi wymianę gospodarczą obu krajów; natomiast wprowadzenie taryfy tranzytowej przez porty morskie przyczyni się do wzmożenia tempa pracy w polskich portach morskich.

Komunikacja towarowa pomiędzy Szwecją, Norwegią i Danią a Węgrami przez Trelleborg-Gdynię, tranzytem przez Polskę i Czechosłowację.-(BIM)
Ożywiająca się międzynarodowa wymiana towarowa w dobie powojennej doprowadza do zawierania coraz to nowych umów komunikacyjnych, które są zarazem nieodzownym czynnikiem umów handlowych.

Wznowienie polsko-szwedzkiej komunikacji towarowej przez Gdynię - Trelleborg stworzyło podstawę do wymiany towarowej pomiędzy Szwecją, Norwegią i Danią a Węgrami przez Trelleborg-Gdynię, tranzytem przez Polskę i Czechosłowację.

Z ważnością od 1 sierpnia 1946r. przewóz towarów w wyżej wymienionej komunikacji, drogą morską promem przez Gdynię-Trelleborg, odbywa się na zasadzie Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z dnia 23 listopada 1933r. wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującymi od 1 października 1938r., oraz z nowymi odchyleniami.

Nadawca winien wskazać w liście przewozowym drogę przewozu przez oznaczenie następujących otwartych dla ruchu granicznych punktów przejściowych: Dania - Szwecja: Kopenhaga - Malmö; Helsingör - Hälsingborg, Norwegia - Szwecja: Kornsjö; Szwecja - Polska: Trelleborg - Gdynia, Polska - Czechosłowacja Zebrzydowice - Petrovice; Międzylesie-Lichkov; Czechosłowacja - Węgry: Parkan - Szob, Filakovo - Somoskőujfalu, Linhartovce - Banreve; Slovenske Nove Mesto - Satoraljaujhely.

Obliczenie kosztów przewozu, opłat dodatkowych i innych należności dokonuje się : a) na drodze morskiej promem między Gdynią a Trelleborgiem na podstawie przepisów, obowiązujących dla przewozu towarów na tejże drodze; b) na pozostałych liniach na podstawie taryf towarowych (wewnętrznych lub związkowych) uczestniczących w przewozie kolei. Jeżeli ze względów ruchowych przesyłki przewiezione zostaną przez inny punkt graniczny aniżeli wskazał nadawca w liście przewozowym, przewoźne oblicza się według obowiązujących taryf przez faktycznie użyte przejście.

Koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe i inne koszty, powstałe w czasie przewozu) do Gdyni winny być opłacone przez nadawcę, a od Gdyni do stacji przeznaczenia - przez odbiorcę.

Oprócz terminów dostawy ustalonych w Konwencji Międzynarodowej obowiązują również dodatkowe terminy ogłoszone na uczestniczących w przewozie kolejach na podstawie wewnętrznych zarządzeń. Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

Przewozy na podstawie tej komunikacji należą do typu przewozów kombinowanych kolejowo-morskich i opierają się przede wszystkim na współczynniku regularności komunikacji zarówno na drodze lądowej jak i morskiej. Faktyczne ich wznowienie jest dowodem nadchodzącej normalizacji w odbudowie komunikacji międzynarodowej.

Połowy morskie w październiku 1946r.-(BIM) Mimo, że w październiku nastąpił znaczny wzrost połowów łososia, śledzia, trocia, storni i sandacza, ogólny wynik p o ł o w ó w b a ł t y c k i c h jest mniejszy od wrześniowego o 87.o24 kg.

Zmniejszenie połowów nastąpiło jedynie na terenie MUR Gdynia, na terenie innych MUR'ów połowy zwiększyły się. Szczególnie szybki rozwój połowów daje się zauważyć na terenie MUR Szczecin. Porównując wyniki połowów z ostatnich 4 miesięcy, widzimy korzystną zmianę. I tak :

w lipcu połowy osiągały	27.542 kg
w sierpniu	32.929 "
we wrześniu	77.742 "
w październiku	15o.751 "

W październiku kutry mogły wychodzić na morze tylko w 2o dniach, a to z powodu silnych wiatrów i sztormów, które utrudniały wyjazd w morze. Łodzie łowiły w ciągu 2o dni.

Pod względem ilościowym połowy bałtyckie przedstawiają się następująco:

M. U. R.	kg	wartość zł
Gdynia	1.871.587	56.61o.71o
Gdańsk	167.417	6.3o8.7o9
Darłowo	133.o78	2.775.823
Szczecin	15o.751	3.514.724
Razem	2.322.833	63.2o9.966
Wrzesień	2.4o9.857	47.935.936

Mimo, że ilość połowów zmalała, wartość ich jednak wzrosła o 15.274.o29 zł., a przyczyną tego był zwiększony połów ryb wartościowych (łososi, troci, śledzi) oraz wzrost ogólny cen.

P o ł o w y d a l e k o m o r s k i e w porównaniu z ubiegłym miesiącem są większe o 63.59o kg. Wartość ich jednak wzrosła prawie dwukrotnie, dzięki zwiększonemu połowowi śledzi, makreli i innych ryb oraz wzrostowi ich ceny. Cztery czynne trawlery "Wega", "Polesie","Ławica" i "Pokucie", z których każdy odbył po jednym rejsie dalekomorskim, dostarczyły 253.o3o kg ryby wartości 2o.177.932 zł.

Łącznie połowy bałtyckie i dalekomorskie wyniosły:

w październiku	2.575.863 kg	wartości	83.387.897 zł
we wrześniu	2.599.297 "	"	59.146.o76 ".

Tabor rybacki i rybacy w październiku 1946r.-(BIM) W październiku nastąpiło dalsze powiększenie taboru czynnego. Na skutek uruchomienia kutrów rewindykowanych i wyremontowanych przybyło dalszych 1o kutrów. W miarę budowy i remontowania ogólny stan taboru będzie wzrastał w dalszym ciągu.

Obecny stan jednostek nieczynnych

M.U.R.	K u t r y			Łodzie motorowe
	w budowie	w remoncie	zatopione	w remoncie
Gdynia	14	18	-	16
Gdańsk	15	19	-	11
Darłowo	15	8	2	5
Szczecin	-	33	8	31
Razem:	44	78	1o	63

W porównaniu z miesiącem ubiegłym tabor w budowie zwiększył się o 2 kutry. Tabor w remoncie pozostaje nadal liczny wobec konieczności ciągłych napraw starych kutrów i zużytych motorów. Tabor zatopiony wy=

kazuje stan mniejszy o 2 kutry, których podniesienie okazało się nie=celowe.

Na stoczniach znajduje się 10 wykończonych kutrów, których jednak nie można oddać do użytku rybakom z powodu braku motorów. Przesłanie zamówionych za granicą motorów ulega ciągłym zwłokom.

Tabor dalekomorski obejmuje obecnie 4 czynne trawlery, gdyż oprócz "Polesia", "Wegi" i "Ławicy" przybył z Anglii trawler "Pokucie". Zapo=wiedziane jest uruchomienie jeszcze 2-ch trawlerów, zakupionych przez UNRRA.

Znaczne szkody w sieciach, oprócz przejeżdżających statków, wyrzą=dzają foki, które wędrując za łososiem podchodzą blisko brzegów.

W październiku było czynnych 2.578 rybaków, czyli o 157 więcej niż w ubiegłym miesiącu. Nowych kandydatów na rybaków w dalszym ciągu skierowuje się na kutry, celem szkolenia. Liczba ich ciągle wzrasta, na samym terenie MUR Gdynia było 58 uczniów, w tym 38 skierowanych przez Morski Urząd Rybacki. Na rozpoczynającym się w listopadzie kursie dla rybaków dalekomorskich, zorganizowanym przez P.C.W.M., liczba ucz=niów wynosi 50. Na prowadzenie tej szkoły G.I.R.M. udzielił subwencji, przydzielił wykładowców, jak również odda 2 statki szkolne, dostarczo=ne przez UNRRA. Oprócz kursu dla rybaków dalekomorskich, przygotowuje się dwa inne, mające na celu powiększenie liczby rybaków - fachowców. Są to kursy: jeden w Śpiewowie - dokształcający w rybołówstwie łodzio=wym i kutrowym, drugi w Rybackim Kącie - przeszkalający w żeglowaniu.

W październiku położono silny nacisk na osadnictwo. G.I.R.M. po=piera akcję przesiedlania na teren Zalewu Szczecińskiego przez przy=dział taboru i udzielanie kredytów na osadnictwo.

W wyżej wymienionym miesiącu rozprowadzono za pośrednictwem Banku Rybaków Morskich 4 miliony złotych. Sumy te są przydzielone przez G.I.R.M. z kredytów przewidzianych w planie inwestycyjnym.

Przetwórstwo rybne w październiku 1946r.- (BIM) Zaznaczył się dalszy wzrost pracy zakładów przetwórczych, zwłaszcza wędzarń i fabryk konserw. Wskazuje to na wielkie ożywienie tej gałęzi produkcji.

Wśród zakładów przetwórczych znajdowało się 88 zakładów czynnych, czyli o 8 więcej niż w ubiegłym miesiącu, zatrudniających 1.736 ludzi (więcej o 419 ludzi). W październiku

	przewędzono	zasolono	konserw	razem
Gdynia	544.827	552.862	39.285	1.136.974
Gdańsk	88.757	41.761	2.298	132.816
Darłowo	20.991	1.721	-	22.712
Szczecin	86.354	970	-	87.324
Razem:	740.929	597.314	41.583	1.379.826
wrzesień	543.059	521.445	13.043	1.077.547

Przywóz ryby w październiku 1946r.-(BIM) W październiku importo=wano duże ilości ryb solonych i konserw oraz nieduże ilości ryb świe=żych. Import ten był 4 1/2 raza większy od wrześniowego i obejmował w kg:

	ryby świeże	solone	konserwy	razem
	398.760	5.580.679	1.481.686	7.461.125
wrzesień	889.308	758.723	-	1.648.031

Holenderska żegluga wobec konkurencji lotnictwa.-(BIM) Zagadnienie konkurencji lotnictwa cywilnego stało się w kołach żeglugowych wielu krajów bodźcem do tworzenia szeregu projektów współpracy. Jeśli chodzi o Holandię, to negocjacje tamtejszych linij żeglugowych z holenderskimi Liniami Lotniczymi oraz z rządem holenderskim w sprawie eksploatowania przez te linie pasażerskiej obsługi lotniczej nie doprowadziły do żadnego rezultatu. Ostatnie dwa wielkie indyjsko-holenderskie towarzystwa żeglugowe wszczęły rozmowy z Holenderskimi Liniami Lotniczymi w sprawie współpracy w ruchu pasażerskim między Holandią a Indiami Wschodnimi, na którym to szlaku konkurencja lotnicza szczególnie daje się we znaki. Jednak i te rozmowy nie dały pożądanego wyniku, bowiem przedstawiciele lotnictwa godzili się na współpracę żeglugi jedynie w formie udziału kapitałowego, natomiast dwa towarzystwa żeglugowe domagały się rozdzielenia eksploatacji sześciu tygodniowych połączeń lotniczych między trzy pertraktujące towarzystwa. Tak więc, niezależnie od możliwości ponownego nawiązania rozmów z Liniami Lotniczymi wspomniane towarzystwa żeglugowe wszczęły starania u rządu w sprawie licencji na eksploatowanie własnej linii lotniczej z obsługą amerykańskich Lockheed'ów (Constellation) i Douglas'ów. Łącznie z połączeniami Królewskich Linij Lotniczych dałoby to na szlaku Holandia - Indie - Hol., na którym ruch pasażerski i pocztowy jest bardzo duży, połączenie 2 razy dziennie przy pomocy 16 maszyn. Interesujące jest stwierdzenie ze strony żeglugowców holenderskich, że 4 samoloty "Constellation" mają roczną zdolność transportową równą zdolności transportowej liniowca "Oranje" (2o.ooo BRT).

Norwegia w obronie swej żeglugi.-(BIM) Prasa norweska komentuje warunki stawiane przez Stany Zjednoczone w związku z pożyczką dla Norwegii. Stany Zjednoczone żądają mianowicie, aby towary które Norwegia będzie od nich zakupywała, były przewożone na statkach amerykańskich. Zdaniem prasy norweskiej, stanowiłoby to uprzywilejowanie żeglugi amerykańskiej, nie do przyjęcia dla Norwegii. Komentatorzy norwescy sądzą, że w okresie trwania amerykańskiego kredytu żegluga norweska znajdzie dostateczne zatrudnienie gdzie indziej, tak że sprawa ta może bezpośrednio nie naruszyć ich życiowych interesów, jednak taki precedens może na przyszłość okazać się bardzo niekorzystny. Organizacja armatorów norweskich zajęła bardzo nieprzychylne stanowisko wobec postulatów amerykańskich, broniąc zasady wolności żeglugi i przyznając tę wolność również importerom towarów norweskich.

Nieczynne jednostki amerykańskiej floty handlowej.-(BIM) Ogólna liczba amerykańskich statków handlowych, przeniesionych przez Komisję Morską do tzw. Floty Rezerwowej, wynosi obecnie ponad 1.6oo jednostek. Z tej liczby 164 statki zostały wycofane ze służby w sierpniu b.r. jako za stare, uszkodzone lub niepotrzebne. Większość wspomnianych jednostek nieczynnych była przeznaczona do sprzedaży na podstawie Aktu Sprzedaży z r.1946.

Wg danych amerykańskich, z ogólnej liczby statków zarekwirowanych przez Wojenną Administrację Żeglugi dla celów wojennych tylko 78 nie zostało jeszcze zwróconych armatorom, w tym 51 statków dla ładunków suchych i 27 pasażerskie. Zwrócono ogółem 821 statków, w tym 413 statków dla ładunków suchych, 341 statków - cystern, 34 statki węglowe, 29 pasażerskich, 3 barki i jeden statek kablowy.

Sprzedaż nadwyżki statków Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Przeszło 5oo jednostek z nadwyżki tonażu Stanów Zjednoczonych wartości 16.25o.ooo funt.szterl. zostało zaofiarowane na sprzedaż w Europie przez likwidacyjną komisję Stan.Zjednoczonych. 4oo z tych statków przebywa w Antwerpii, reszta w W.Brytanii. Flota ta składa się ze statków handlowych,

holowników, patrolowców, trawlerów, statków desantowych, barek, dużych motorówek i statków ratowniczych dla lotnictwa.

Sowiecka flota handlowa.-(BIM) Jak donosi "Sveriges Flotta Treuder" z października 1946r. szereg poniemieckich statków handlowych, uzys= kanych w charakterze odszkodowań - wcielonych już został w skład so= wieckej floty handlowej. Tak więc statki "Karibia", "Iberia","Patria" i inne otrzymały już nazwy :"Iljicz", "Pobieda", "Dimitrij Danskoj", "Admiral Uszakow", "Denis Dardydow" itd. Ma być uruchomione bezpośred= nie połączenie regularną linią okrętową pomiędzy Leningradem a New-Yorkiem. Jeden ze statków pasażerskich niemieckiej organizacji "Kraft durch Freude" pod nazwą "Piotr Welikij" ma utrzymywać komunikację na Morzu Czarnym. Zatopiony wzgl. uszkodzony na wodach polskich statek "K.d.F. Wilhelm Gustloff" otrzymał obecnie nazwę "Rossija".

Dwie królowe brytyjskiej floty handlowej.-(BIM) "Queen Mary" i "Queen Elizabeth" są największymi angielskimi statkami pasażerskimi. Pierwszy z nich osiągnął przed wojną szybkość 32,5 węzłów w kanale, oraz przeciętną przebiegu na Północnym Atlantyku wynoszącą 31,69 węzła. Zbudowany został na stoczni John Brown w Chydebank koło Glasgow. Statek ten w czasie wojny przewiózł 7oo.ooo wojska i pasażerów, przebywając ogółem 52o.ooo mil.

"Queen Elizabeth", która nie była jeszcze całkowicie wykończona gdy wybuchła wojna, została z zachowaniem wszelkich ostrożności skie= rowana do Stanów Zjednoczonych, gdzie też szczęśliwie dobiła do portu w Nowym Yorku w dniu 7.III.194or. Odtąd w pracy transportowej statek ten przewiózł ok.543.ooo żołnierzy i szereg innych pasażerów. Ogółem do dnia 31.V.1945r. obie "królowe" przewiozły łącznie oddziałów wojsko= wych i wojskowych luzem w liczbie 1.243.538 żołnierzy. Obecnie po prze= budowie statki te rozpoczęły normalną pracę dla swego armatora "Cunard White Star Line Ltd.". Warto zaznaczyć, że koszta budowy "Queen Eliza= beth" wynosiły 11 milionów funt.szterl., a przebudowy i przeróbki po= wojennej dodatkowe 4 miliony funt.szterl.

Żegluga irlandzka.-(BIM) W marcu r.1941 zostało zarejestrowane w Dublinie towarzystwo żeglugowe Irish Shipping Ltd., z nominalnym kapi= tałem w wysokości 2oo.ooo funt.szterl. Towarzystwo to zostało założone przez rząd irlandzki i skarb państwa zainwestował w nim ponad 1oo.ooo funtów. W ciągu pierwszego roku swego istnienia towarzystwo zakupiło za ogólną sumę ok. 1 miliona funtów 7 statków: jugosłowiańskich, grec= kich, palestyńskich, chilijskich i panamskich, ponadto zaś zaczarterow= wało 5 dalszych statków. Wkrótce towarzystwo to przejęło ubezpieczenia od ryzyka wojennego, ciągnąc stąd poważne zyski. Obecnie towarzystwo zamierza zwiększyć swój tonaż o dwa wielkie liniowce towarowe.

Niemieckie odszkodowania dla Australii.-(BIM) Wg "Journal of Com= merce" z dnia 11.X.1946, australijski rząd otrzyma pierwszą partię odszkodowań wojennych od Niemiec w wysokości 6.ooo.ooo funt.szterl. Składać się na to będą statki i urządzenia ciężkiego przemysłu. Austra lijscy inżynierowie udali się już do Europy celem przejęcia tych urzą- dzeń.

Zamówienia zagraniczne w stoczniach włoskich.-(BIM) Rząd argen= tyński zamówił we włoskich stoczniach 3 statki pasażersko-towarowe i 2 statki-chłodnie za 2.77o.ooo funt.szterl. O otrzymanie tego zamówie- nia ubiegało się 26 stoczni w Stanach Zjednoczonych, W.Brytanii, Danii, Szwecji, Belgii i Włoszech.

Zamówienie rządu argentyńskiego w stoczniach włoskich przypisuje się faktowi, że załogi argentyńskie są obznajmione z tym typem statków, ponieważ na początku wojny rząd argentyński przejął 16 statków włoskich znajdujących się w tym czasie w Buenos Aires, obecnie 8 z tych statków zwrócono.

Zdobycie powyższego zamówienia świadczy o powrocie Włoch na międzynarodowy rynek budownictwa okrętowego. Symptomem tego jest już fakt, że Włochy w końcu czerwca 1946r. budowały na eksport 16 statków o ogólnej pojemności 25.ooo BRT. Statki dla Norwegii, Włochy budują już od początku 1946r.

Nadzieje portu kopenhaskiego w związku z konferencją FAO.-(BIM) Duński dziennik "Berlinske Tidende" w dziale poświęconym zagadnieniom frachtowym rozważa we wrześniu b.r. możliwości utworzenia w porcie kopenhaskim jednego z głównych ośrodków czarterujących w związku z obraniem przez FAO (międzynarodowa federacja dla spraw rolnictwa i wyżywienia) siedziby w Kopenhadze i z działalności organizacji, która zajmie miejsce UNRRA. Organizacja ta będzie przede wszystkim zakupywała zboże w krajach zamorskich i organizowała jego transport do poszkodowanych krajów Europy i Dalekiego Wschodu. Mówi się, że na ten cel przeznaczono przeszło miliard dolarów, co pozwoliłoby niewątpliwie na poważny ruch statków na usługach wspomnianej organizacji. Wprawdzie Londyn i Nowy York są dwoma największymi ośrodkami czarterującymi, ale Kopenhaga liczy, że ze względu na przedwojenną tradycję dokonywanych w jej porcie licznych czarterpartyj dla pozaduńskich obrotów towarowych oraz ze względu na goszczenie w murach miasta FAO - część transakcyj, czarterujących z tytułu międzynarodowej pomocy krajom poszkodowanym przez wojnę, dostanie się portowi kopenhaskiemu.

Kopenhaga.-(BIM) Port w Kopenhadze uzupełnia swe urządzenia przeładunkowe w strefie wolnocłowej. Sfery portowe wydelegowały swych przedstawicieli do szeregu portów brytyjskich i zachodnio-europejskich w celu zapoznania się z najnowszymi technicznymi osiągnięciami w tej dziedzinie. Szereg nowych dźwigów (8) zostało już zamówionych w Wielkiej Brytanii.

Ruch statków i obroty towarowe w portach szwedzkich w sierpniu 1946r.-(BIM) W sierpniu b.r. ruch statków dalekomorskich w portach szwedzkich zmniejszył się nieco, wykazując na wejściu 1.250.000 NRT, na wyjściu zaś 1.255.000 NRT wobec odpowiednich cyfr lipcowych 1.207.000 i 1.361.000 NRT. W stosunku jednak do sierpnia 1945r. ruch statków wzrósł znacznie, wówczas bowiem odpowiednie cyfry wynosiły: na wejściu 444.000, a na wyjściu 656.000 NRT. Jeśli chodzi o obroty towarowe w sierpniu 1946r., to wynosiły one na wejściu 993.000 ton i 952.000 ton na wyjściu. Jeśli wyłączyć ruch promowy z Danią oraz regularną linię pasażerską między Malmö i Kopenhagą, to obroty zmalały z 2.031.000 ton w lipcu do 1.938.000 ton w sierpniu.

Z ogólnej liczby statków wchodzących i wychodzących z portów szwedzkich w sierpniu b.r. 61,7% było pod banderą szwedzką, a 18,7% pod duńską, jeśli wykluczyć ruch promowy stosunek ten wynosił 67,7% dla bandery szwedzkiej i 7% dla duńskiej.

Sowiecko-szwedzka umowa handlowo-kredytowa.-(BIM) Jak donosi "The Scandinavian Shipping Gazette", w Moskwie została podpisana umowa handlowo-kredytowa między Z.S.R.R. i Szwecją, na której podstawie Szwecja udziela Z.S.R.R. pięcioletniego kredytu w sumie 1 miliarda koron. Kredyt ten przeznaczony jest głównie na pokrycie zamówień za=

dzieckich w Szwecji, związanych z odbudową kraju; roczne raty będą wynosiły 200 mil. koron, przy czym dopuszczalne są przesunięcia sum kredytowych z roku na rok do maksymalnej rocznej sumy 300 mil. koron. Niektóre dostawy w ramach tego kredytu mają być wykonane dopiero w szóstym roku.

Umowa obejmuje listę towarów szwedzkich przeznaczonych dla Z.S.R.R., wśród nich takie jak: wyposażenie zakładów energetycznych, maszyny dla leśnictwa, maszyny dla produkcji materiałów budowlanych, lokomotywy, trawlery itd. Kredyt ma być spłacony w ciągu lat 15, przy czym w ciągu 3-ch pierwszych lat jest on bezprocentowy, potem zaś 3-procentowy.

Równocześnie przedłużona została na 5 lat dwustronna umowa handlowo-kredytowa z 7.IX.1940, przy czym wartość objętej nią wymiany towarowej do dnia 30.IX.1947r. ma wynieść dla obu kierunków 100 mil. koron. Wywóz szwedzki do Z.S.R.R. obejmie m.in.: wysokogatunkową stal, rury do kotłów, maszyny do produkcji łożysk kulkowych, łożyska kulkowe, instrumenty optyczne, dalej produkty spożywcze, ryby itd.

Wywóz z Z.S.R.R. do Szwecji obejmie surowce dla przemysłu, a więc: chrom, rudę manganową, azbest, nikiel, srebro, platynę, oleje mineralne, bawełnę, płótno, nawozy sztuczne o wielkim znaczeniu dla rolnictwa szwedzkiego, jak np. sole potasowe, itd.

Umowa handlowo-żeglugowa między Z.S.R.R. i Danią.-(BIM) Jak donosi "The Scandinavian Shipping Gazette" (4.IX.1946), została podpisana w Moskwie sowiecko-duńska umowa handlowo-żeglugowa na okres lat 5-ciu, z automatycznym przedłużeniem w razie niewypowiedzenia jej przez którąkolwiek ze stron w terminie 6-ciu miesięcy przed upływem ustalonego terminu trwania umowy w mocy. Umowa reguluje stosunki handlowe i żeglugowe między obu krajami na zasadzie największego uprzywilejowania, w szczególności w zakresie opłat celnych i portowych.

Przyjęto również zasadę największego uprzywilejowania w zakresie transportu i handlu tranzytowego.

Powyższa umowa anuluje sowiecko-duńską umowę z 23.IV.1943r.

Wywóz rudy szwedzkiej do Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Amerykańska firma Betlehem Steel Corporation podpisała umowę na dostawę ze Szwecji 1 miliona ton rudy lapońskiej z terminem 12-miesięcznym, licząc od 1.IX.1946r.

Oznacza to poważny wzrost wywozu rudy szwedzkiej do Stanów Zjednoczonych w stosunku do okresu przedwojennego, kiedy ten wywóz nigdy nie przewyższał 500.000 ton. Firma Betlehem Steel Corp. posiada wielkie zakłady hutnicze na wschodnim wybrzeżu, w pobliżu Baltimore i jest poważnym importerem rudy, szczególnie chilijskiej.

W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy b.r. szwedzki wywóz rudy wyniósł ogółem 2.630.000 ton.

Bilans duńskiego handlu zagranicznego.-(BIM) W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy 1946r. ogólna wartość przywozu duńskiego wynosiła 1.277 milionów koron, wywozu zaś tylko ok.740 milionów, nadwyżka przywozu wynosiła więc w tym okresie 536 milionów koron, czyli 70-80 milionów miesięcznie.

W lipcu b.r. z ogólnej wartości przywozu około połowy, t.zn. 117,5 mil. koron, przypadało na fabrykaty, zaś 85,3 mil. koron na półfabrykaty i 45,2 mil. koron na surowce.

Bardziej szczegółowy podział importu duńskiego w tym miesiącu przedstawiał się następująco: towary łokciowe -30,1 mil.kor.,

gotowa odzież - 18,1 mil.kor., węgiel i koks - 22,2 mil.kor., nafta itd. 10 mil.kor., żelazo i stal - 23,8 mil.kor., środki komunikacyjne - 11 mil.kor., celuloza i papier - 12,8 mil.kor., drzewo budulcowe - 6,6 mil.kor.

Wywóz duński w tymże miesiącu obejmował. produkty rolne - 88,2 mil.kor., artykuły przemysłowe - 29,4 mil.kor., ryby i przetwory rybne - 16,3 mil.kor. Około połowy wartości wywozu duńskiego przypada na eksport do Anglii - 70,4 mil.kor., do Niemiec - 2,1 mil.kor., do Norwegii - 4,1 mil.kor., do Szwecji -9,4 mil.kor., do Finlandii - 7,9 mil.kor., do Belgii - 9,7 mil.kor., do Szwajcarii - 6,9 mil.kor., do Holandii - 3,1 mil.kor., do Stanów Zjednoczonych - 6,5 mil.kor. itd.

Eksport fińskiego papieru i celulozy.-(BIM) Eksport powyższych artykułów do Stanów Zjednoczonych rozpoczął się w ubiegłym roku i w tym roku jest kontynuowany. We wrześniu b.r. odszedł z Finlandii do Stanów Zjednoczonych pierwszy ładunek papieru gazetowego. Sfery gospodarcze Finlandii przypuszczają, że wraz ze wzrostem dostaw węgla ze Stanów Zjednoczonych wzrośnie odpowiednio wywóz fińskiego papieru do tego kraju, transportowanego dotychczas statkami bądź to szwedzkimi, bądź amerykańskimi.

Papier gazetowy miał zawsze poważne znaczenie w fińskim wywozie papieru do Stanów Zjednoczonych. W r.1939 dostarczono Stanom Zjednoczonym ok.200.000 ton, podczas gdy Szwecja dostarczyła im ok. 60.000 ton. W r.1940 dostawy fińskie spadły do 20.000 ton i w następnych latach ze zrozumiałych względów ulegały dalszemu zmniejszeniu.

Przewidywana światowa produkcja rybna w r.1946/47.-(BIM) Wg materiałów sprawozdawczych i statystycznych, opublikowanych przez FAO (międzynarodowa federacja dla spraw rolnictwa i wyżywienia), przewiduje się, że światowe rybołówstwo morskie w sezonie 1946/47 osiągnie znacznie lepsze rezultaty niż w r.1945/46, a to zarówno dzięki zwolnieniu statków rybackich, które były zarekwirowane dla celów wojskowych, przydzieleniu nowych statków i powiększeniu załóg, jak i lepszemu zaopatrzeniu w sprzęt i niezbędne do produkcji rybnej artykuły. Poza tym oczekuje się, że przeciętne połowy na jednostkę będą większe niż przed wojną dzięki tej okoliczności, iż w takich rejonach, jak Morze Północne i zachodnie okolice Pacyfiku wskutek działań wojennych ławice ryb pozostały nietknięte przez szereg lat. Fakt ten stwierdzili już rybacy na Morzu Północnym.

Przewiduje się, że w sezonie 1946/47 Norwegia, Irlandia, Anglia, Holandia, Nowa Ziemia i Kanada będą mogły eksportować łącznie około 180 tys. ton śledzi solonych, a ilości te mogłyby być łatwo podwojone, gdyby uzyskano środki dla sfinansowania tej dziedziny rybołówstwa i zapewniono rynki zbytu. Ilość innych ryb solonych, pochodzacych z połowów r.1946, oceniana jest na ok.140 tys.ton. Obliczenia te dotyczą solonego produktu suchego i oznaczają w tym zakresie podwojenie cyfry z r.1945.

Produkcja konserw rybnych na eksport w r.1946/47 jest oceniana na 220 tys.ton, co nie oznacza zbyt wielkiej różnicy w porównaniu z r.1945/46.

Przed wojną pierwsze miejsce wśród państw uprawiających rybołówstwo morskie zajmowała Japonia, która też była największym eksporterem konserw rybnych. W czasie wojny jednak flotylla rybacka Japonii poniosła ogromne straty. Obecnie władze okupacyjne roztaczają ścisłą kontrolę nad rybołówstwem Japonii i dokładają wszelkich starań, aby Japończycy mogli przynajmniej zaspokoić

własne zapotrzebowanie. Nie należy oczekiwać, ażeby Japonia osiągnęła ilości, które mogłaby eksportować w sezonie 1946/47.

Wysiłki zmierzające do jaknajszybszego zaopatrzenia flotylli rybackich poszczególnych krajów wpłyną również niewątpliwie na pomyślny rozwój dalszych połowów, a w konsekwencji na rozbudowę przemysłu rybnego. Zagadnienie rybołówstwa jest uznawane przez FAO za jedno z zagadnień mających zasadnicze znaczenie w dziedzinie wyżywienia i w związku z tym poszczególne kraje zostały wezwane do współpracy w tym zakresie. FAO ma przeprowadzić badania, obliczone na dłuższą metę, które mają traktować zagadnienie rybołówstwa łącznie z takimi zagadnieniami, jak. międzynarodowy handel rybami i produktami rybnymi, niebezpieczeństwo, jakie przedstawiają zbyt intensywne połowy oraz możliwość przeinwestowania kapitałowego flotylli rybackich i zakładów przetwórczych rybnych.

Statystyka rybołówstwa.-(BIM) W ramach projektowanego przez FAO na r.1950 ogólnoświatowego spisu rolniczego ma być ujęte również rybołówstwo. FAO przewiduje także stałe wydawanie publikacyj statystycznych, m.in. Rocznika Statystycznego i specjalnych publikacyj miesięcznych. Rocznik Statystyczny FAO ma uwzględniać, obok rolnictwa, wyżywienia i lasów, również rybołóstwo, przy czym w dziale poświęconym rybołówstwu specjalna uwaga będzie zwrócona na następujące punkty: ilości łowionych ryb, zapasy, przetwórstwo, ceny, handel. Podobnie i miesięczne publikacje statystyczne FAO uwzględniać będą, w miarę otrzymywanych materiałów, sprawy związane z zagadnieniami rybołówstwa.

Nowy statek przetwórnia wielorybnicza.-(BIM) Na stoczni Harland i Wolff w Belfaście został w końcu września dostarczony dla United Whalers Ltd. London - statek przetwórnia wielorybnicza "Balaena". Statek ten posiada wyporność 32.000 ton, pojemność zaś brutto 15.000 ton. Nośność 21.000 ton. Maszyny parowe posiadają moc 16.000 KM. Liczba załogi wynosi 450 ludzi.

Pozostałe 2 kolosy wielorybnicze, już powojennej budowy: "Southern Venturer" i "Norhval" brały już udział w sezonie połowu na wieloryby na Antraktydzie w r.1945/46.

Wielorybnicy norwescy w służbie angielskiej.-(BIM) Delegacja norweskich związków zawodowych z prezesem Norweskiego Związku Pracowników Morza na czele odwiedziła wczesną jesienią b.r. W.Brytanię dla przeprowadzenia rozmów w sprawie pracy wielorybników norweskich na brytyjskich statkach wielorybniczych w najbliższym sezonie. W rezultacie delegacja norweska otrzymała ze strony brytyjskiej zapewnienie, że wielorybnicy norwescy pracujący w służbie towarzystw brytyjskich będą otrzymywali wynagrodzenie co najmniej równe wynagrodzeniu ustalonemu dla norweskich wypraw wielorybniczych, które obecnie zostało podwyższone o 10%.

Badania głębinowe oceanografów szwedzkich.-(BIM) Grupa oceanografów szwedzkich przygotowuje obecnie wyprawę badawczą, która wyruszy w 15-miesięczną podróż naokoło świata w marcu 1947r. Statek szkolny szwedzkiej marynarki handlowej "Albatros" (1.100 BRT), wyposażony w kompletny sprzęt badawczy popłynie z Göteborga przez Wyspy Kanaryjskie, Martynikę, Kanał Panamski do Wysp Marquesas, następnie na Hawaje, do Jawy, Cejlonu i z powrotem do Göteborga. Na ogół wyprawa trzymać się będzie linii równika, ponieważ dno morskie w tym pasie przedstawia się szczególnie interesująco. Poza badaniami oceanograficznymi wyprawa podejmie prace w charakterze biologicznym, hydrograficznym i geologicznym, ponieważ w skład jej wejdą specjaliści z wymienionych zakresów.

<u>Walne Zgromadzenie Instytutu Bałtyckiego.</u>-(BIm) W dniach 13 i 14 grudnia b.r. odbędzie się w Bydgoszczy Walne Zgromadzenie członków Instytutu Bałtyckiego. Porządek dzienny przewiduje: 1. w dniu 13.XII. posiedzenie publiczne z inauguracyjnym wykładem prof. dra Karola Górskiego na temat Szczecina, sprawozdawczym referatem dra Józefa Borowika na temat zadań i prac Instytutu oraz dyskusją, 2. w dniu 14.XII. posiedzenia komisij naukowych oraz statutowo-organizacyjnej oraz posiedzenie plenarne, poświęcone sprawom Statutu, wyborom władz itp. Przed Zgromadzeniem, w dniach 12 i 13 grudnia, odbędzie się konferencja gospodarcza poświęcona sprawom Pomorza Wschodniego.

E 14-139